

SOBRESALIENTE EN CONSUMO Y PRESTACIONES

Consumo medio de gasoil
27,64l./100 km

Consumo AdBlue
1,59l./100 km

Velocidad media
79,35km/h

Ya conocíamos la enorme evolución que ha experimentado la gama Actros en esta quinta generación, con su digitalización del puesto de conducción y la seguridad que ofrece sus sistemas de ayudas a la conducción. Pero en esta prueba, a los mandos de un Actros 1851 con una mecánica OM 471 de 510 CV y cabina intermedia Stream Space, se ha consagrado también como campeón en rentabilidad, con un consumo que bate récords.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Tras la profunda renovación llevada a cabo por el fabricante alemán, cuyo resultado ha sido esta magnífica familia de camiones que conforman la gama Actros de quinta generación, empezamos ahora a testar sus notables capacidades para la larga distancia, que ya nos dejó entrever la anterior prueba realizada de este nuevo Actros.

Pero a diferencia de aquel primer contacto, realizado sobre una unidad más comprometida con la potencia (animada por una mecánica de 650

CV) y centrada en lo novedoso de una cabina (GigaSpace) que aportaba solucio-

de gran formato, ahora, junto a estos elementos diferenciales, la unidad probada regala

El Actros V ofrece un catálogo completo de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción que está a la cabeza del mercado, aunque tengamos que pagar por ello un precio por el que, sin duda, merece la pena pagar cuando hablamos de seguridad

nes no implementadas hasta ahora en un camión, como los Mirror Cam o un cockpit multimedia, en el que toman todo el protagonismo dos pantallas

un consumo que ha sido capaz de batir todos los récords de esta revista en su actual circuito de pruebas. Si bien, hemos de decir que

ya en la anterior prueba, registramos unos consumos ciertamente notables, sobre todo teniendo en cuenta la configuración probada, varias son las diferencias con respecto a la anterior prueba de esta generación de Actros en la que se sustenta este salto cuantitativo.

13 litros y 510 CV

Para empezar, hablamos de un bloque motor OM 471 de segunda generación, de 13 litros que rinde 510 CV, ofreciendo un par de 2.500 Nm. La diferencia con la anterior prueba es notable, teniendo



DIGITALIZACIÓN DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN

en cuenta que entonces estábamos ante el escalón más potente del Motor OM473, con una cilindrada de 15,6 l, que se va hasta los 625 CV. Además, hay que tener en cuenta que en esta ocasión, la marca ha montado un eje trasero 2,412:1, que nos permite rodar a una buena velocidad comercial sin sobrepasar un rango de revoluciones considerablemente bajo. Pero lo que de verdad marca la diferencia en su comportamiento dinámico es el perfecto tándem que forman este bloque motor y la caja de cambios Powershift de ter-

pasa a pag. 28



Uno de los aspectos más llamativos de esta nueva generación de Actros es la digitalización del puesto de conducción, que recurre a dos pantallas de grandes dimensiones para acceder a toda la información del vehículo, la ruta y el entretenimiento, junto a las otras dos pantallas que hacen las veces de espejos retrovisores, sustituidos ahora por el sistema Mirror Cam, a base de cámaras. Esta novedad no sólo aporta una enorme mejora en términos de aerodinámica, sino también en seguridad y manejo del vehículo, ya que proporcionan una visión panorámica significativamente mejorada, al tiempo que cuenta con marcas de ayuda para situar el final del semirremolque, muy práctico tanto en maniobras como en la circulación en rotondas e intersecciones. Las otras dos pantallas tienen un formato de 10" y se manejan desde el volante multifunción, que ahora incorpora una botonería Touch Control, la misma que en los turismos de la marca. La primera pantalla, nuestro cuadro de instrumentación, se puede pedir en opción en formato de 12" y desde ella controlamos todos los asistentes de conducción, así como la información básica. La segunda pantalla, ubicada en la consola central es táctil, aunque también cuenta con botonería manual.



COCKPIT MULTIMEDIA



- 1 Litera y malla.-** En esta variante de cabina StreamSpace, contamos con una sola cama, recogida en el pilar de atrás mientras no la utilizamos y dejando el espacio libre sobre la nevera de generosas dimensiones. Además, la segunda litera ha sido sustituida por una malla portaobjetos.
- 2 Volante multi.-** Desde el volante multifunción, que ahora incorpora una botonería Touch Control, igual que los turismos de la marca, se manejan las dos pantallas de gran formato que hacen las veces de cuadro de instrumentación y pantalla adicional.
- 3 Delantera.-** El formato intermedio de la cabina Stream Space resta algo de espacio en las cajoneras delanteras con respecto a la enorme GigaSpace, pero suficiente, junto a los demás espacios guarda objetos de la cabina.

→ viene de pag. 27

cera generación, que nos permite elegir entre tres modos Estándar, Economy y Power, de serie, que puede ser sustituido por un Economy+, que, entre otras variaciones de la centralita, limita la velocidad máxima a 82 Km/hora, por los 85 Km/hora del modo Economy.

Como luego veremos al des-

cribir las sensaciones en marcha sobre el vehículo, este tándem es notable en cuanto a comportamiento dinámico, al que se añade la gestión del Predictive Power Control (PPC) que está a la altura de los mejores del momento, y sobre todo, un catálogo tan completo como eficaz de sistemas de asistencia de segu-

ridad a la conducción que está a la cabeza del mercado, aunque tengamos que pagar por ello un precio por el que, sin duda, merece la pena pagar cuando hablamos de seguridad.

Cabina Stream Space

La segunda de las diferencias a las que hacíamos mención al comienzo, para diferenciarlo de su "hermano mayor" probado a finales del año pasado, es la cabina elegida para esta unidad.

Mercedes Benz cuenta con un catálogo de cabinas tan amplio que a veces es difícil establecer una distinción entre algunas que, tan sólo cambian en el ancho o la altura del túnel motor.

Hasta ahora, sólo habíamos tenido oportunidad de probar la enorme GigaSpace, una cabina que hace honor su nombre, pero que quizás sacrifica por ello algo de aerodinámica. En esta ocasión esta unidad bien completada por la cabina Stream Space, un formato mediano, con mejor coeficiente, que, no obstante

nos deja unas dimensiones internas más que generosas: 1,97m. de altura interior para una cabina de 2,5m. de ancho y con una gran habitabilidad, gracias al piso plano.

En esta variante de cabina StreamSpace, contamos con una sola cama, recogida en el pilar de atrás mientras no la utilizamos y dejando el espacio libre sobre la nevera de generosas dimensiones. Además, la segunda litera ha sido sustituida por una malla portaobjetos.

En marcha

Empezamos la prueba con un día estupendo y 25 grados de temperatura, en el mes de julio, que no es precisamente un mes bueno para consumos.

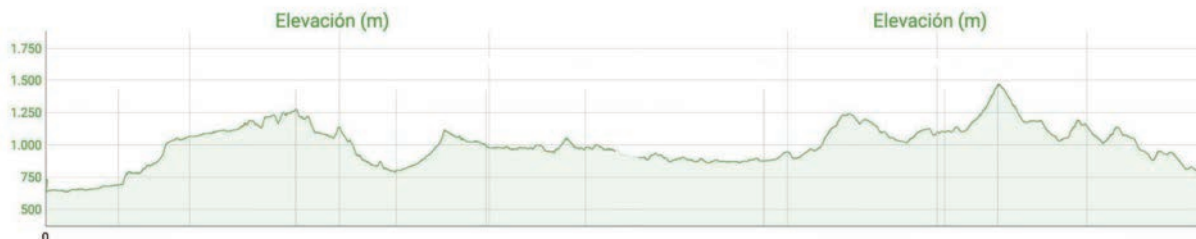
El panel de control consta de dos pantallas digitales maravillosas, que nos dan toda la información necesaria, y además de tener una agradable visión, son configurables para ver en cada una de ellas lo que más nos interese, todo ello con la elegancia que distingue a esta marca. Los aca-

3ª GENERACIÓN POWERSHIFT



La caja de cambios Powershift de tercera generación nos permite elegir entre tres modos Estándar, Economy y Power, de serie, que puede ser sustituido por un Economy+, que, entre otras variaciones de la centralita, limita la velocidad máxima a 82 Km/hora, por los 85 Km/hora del modo Economy.

LO MAS EXIGENTE DEL RECORRIDO

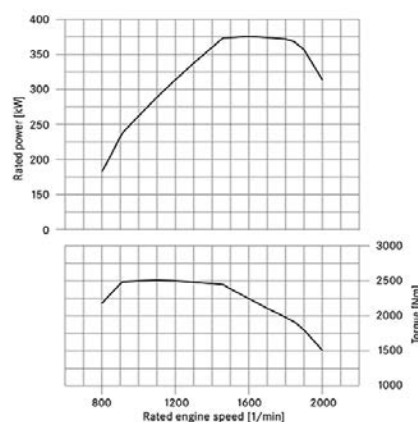


MB ACTROS 1851	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	10	9	10	9	10
Velocidad	60	50	57	60	60

Nos acercamos a la subida a Somosierra y ponemos el modo menos económico, para probar su eficacia (ya que en anteriores subidas nos ha dado la impresión de que el camión puede dar mas de si) a la vez que los 85 Km/h, para probar como siempre la subida al puerto. De momento notamos que la subida la empieza a los 90 Km/h, ya que no espera las rampas a los 85 como tenemos seleccionados. Pasar por los 1100 metros con 84 Km/h, nos indica qué va a dar todo de sí en la subida, y tanto es así que incluso llega a coger los 88 antes de empezar la rampa más dura. Al bajar a 83 km por hora ya mete la marcha 11 dónde recupera hasta los 85 y en la misma marcha vamos perdiendo velocidad hasta que a los 64 cambia a la velocidad 10, donde se mantiene a unos 60 Km/h, pasando por el punto de los 1200 en la marcha 10 y a 57 Km/h, aumentando la velocidad cuando cambia a la marcha 9 consiguiendo pasar por los 1300 m a 60 Km/h.

Hay que tener en cuenta que la subida la realizamos con tres cambios de velocidad y, aunque vamos en modo power, seguramente no nos puntuara muy negativamente el consumo.

Curvas de par y potencia



bados interiores del tipo a asientos, puertas, botonería, etc, así como la zona de descanso, nos harán que el trabajo y el tiempo de descanso, sean lo más agradables posibles.

Este camión tiene ayudas a la conducción, que en cualquier momento nos pueden librar de un susto o de un accidente. El con-

trol de carril activo, que se conecta si ponemos el control de crucero, y ya probamos en una unidad anterior de Mercedes, funciona realmente bien y hace que la conducción sea más placentera y segura. Los espejos retrovisores con cámaras y pantallas interiores, nos ayudan en adelantamientos e incorporaciones, evitando

"El control de carril activo, que se conecta si ponemos el control de crucero, y corrige nuestra trayectoria, que ya probamos en una unidad anterior de Mercedes, funciona realmente bien y hace que la conducción sea más placentera y segura"

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

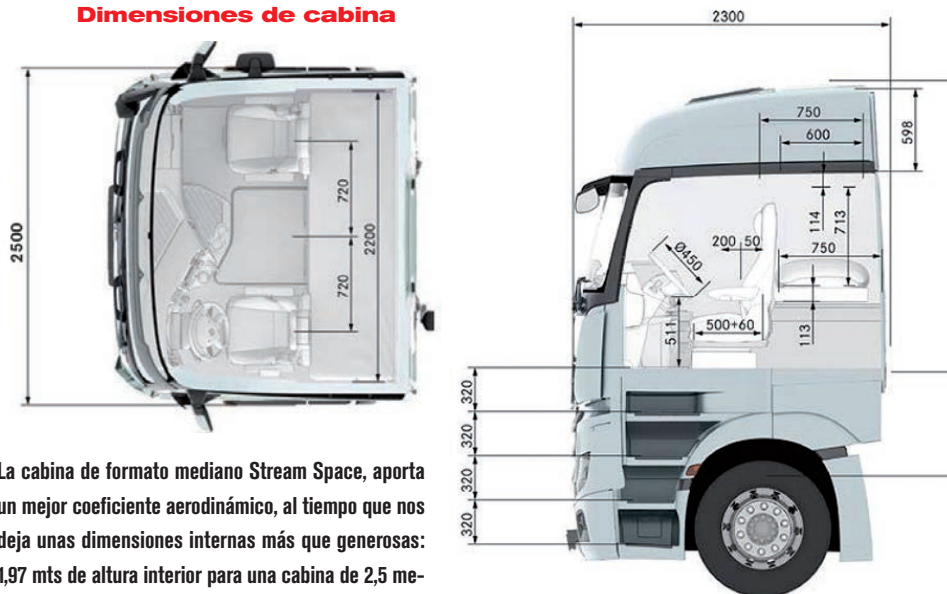
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



Dimensiones de cabina



La cabina de formato mediano Stream Space, aporta un mejor coeficiente aerodinámico, al tiempo que nos deja unas dimensiones internas más que generosas: 1,97 mts de altura interior para una cabina de 2,5 metros de ancho y con una gran habitabilidad, gracias al piso plano.

colisiones con vehículos que estén a nuestro radio de acción, pues nos delimita el hueco que necesitamos para realizar la maniobra.

Una vez alcanzado el primero de nuestros puntos de control, en la subida a Guadalajara, empieza perdiendo velocidad y tras dos cambios de marcha, consigue coronar en la 10 a 60 Km/h. En la de Torija, que siempre cuesta un poco más, en la marcha 9 consigue subirla 50 Km/h.

Hay que destacar que somos conscientes de que el vehículo podía dar más de sí, ya que estamos subiendo en el modo Economy, buscando siempre un buen equilibrio entre consumo y prestaciones.

En los tres primeros tramos por autovía, como siempre nos resulta espectacular la suavidad de la ca-

Ficha técnica

MERCEDES BENZ ACTROS 1851

MOTOR

Modelo	OM471, R6, 6L. Euro VI, D
Alimentación	X Pulse con inyección Common Rail.
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	12,8 l.
Potencia máxima	510 CV a 2.500rpm
Par máximo	2.500 Nm a 1.122rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	G 281 - 12 Mercedes Poweshift 3
Embrague	Monodisco.
Eje delantero/trasero	7,5t./hipoide, 13,0t. desmultiplicación: i = 2,412

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos ventilados.
Freno estacionamiento	Electrónico.

SUSPENSIONES

Delantera	Ballestas parabólicas, de dos hojas para 7.500kg.
Trasera	Neumática de cuatro cojines con barra estab.

PESOS Y DIMENSIONES

MMA en prueba	40.000kg
Neumáticos traseros	315/70 R 22,5"
Neumáticos delanteros	385/55 R 22,5"
Depósito gasoil	390l. izquierdo y 430l. derecho.
Depósito AdBlue	60 litros izquierda.

El comportamiento del motor OM 471 de segunda generación, de 13 litros que rinde 510 CV, y ofrece un par de 2.500 Nm ha sido notable, tanto en prestaciones como, sobre todo en consumo, marcando el récord en nuestro circuito con 27,64 L/100Km

dena cinemática, con una extraordinaria gestión de los cambios, que, sin duda, es otro de los motivos por los que este vehículo ha logrado unos resultados sobresalientes en consumo y prestaciones. En la carretera secundaria vamos con el control de crucero predictivo graduándolo a 75 Km/h para ver cómo actúa tanto en curvas como en los diferentes subidas y bajadas, y tras unos 50 Km podemos decir que el resultado es fantástico.

En el tramo entre en Burgo de Osma y Aranda de Duero, ya disponemos de un tramo de autovía abierto, con lo cual suponemos que tanto en consumo, como en tiempo, ahorraremos un poco. Uno de los aspectos que propo-

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:26:26	82,68	8,49	22,94	0,49
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:01:26	81,06	29,34	35,35	1,69
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:07	84,42	4,67	9,72	0,27
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:02:24	82,35	42,49	25,29	2,44
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:36:28	72,39	13,37	30,38	0,77
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:39:45	72,45	12,11	25,22	0,70
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:01	79,54	11,52	18,89	0,66
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:02:14	75,1	37	24,18	2,17
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:11	82,5	19,6	41,70	1,13
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:37	72,31	12,23	87,39	0,70
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:17	82,15	11,37	18,35	0,65
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:31:05	81,02	43,21	35,13	2,48
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:35:43	79,35	122,7	27,64	7,1

nemos como mejorable es la capacidad del freno motor: Los 3 puntos del freno motor, nos hace tener que anticiparnos en algunas cuestas abajo, para que el camión no se pase de velocidad. Por el contrario, de todos es sabido, que el freno motor puede ahorrarnos entre medio litro y un

litro a los 100 km en comparación con el uso de retarder, cosa que demostró el resultado final. Es por eso que, por ejemplo, en la bajada del puerto de Somosierra nos tenemos que anticipar y subirle de vueltas ya que para mantener los 80 km/h tenemos incluso que

ayudarle con el freno de pie, pues los tres puntos del freno motor no son capaces en la marcha 9 de retener el camión. Finalizamos nuestro recorrido con unas enormes expectativas que pronto se hacen realidad: este Actros V con motor OM471 de 510CV y

cabina StreamSpace acaba de rebajar nuestro récord absoluto de consumo, llevándolo hasta unos increíbles 27,64L/100km, a una velocidad media de 79,35 km/hora. A este resultado hay que sumar un consumo de AdBlue muy contenido que no llega a 1.6 L/100Km. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Sistemas de seguridad.
- Consumo.

A MEJORAR.

- Control de crucero predictivo.
- Capacidad freno motor.



Desde mi cabina



Como resumen de la prueba, se puede decir que este camión además de cómodo y seguro, es un auténtico campeón en el ahorro, que si bien ha conseguido batir a todo un líder, como el Scania R450, que los dos últimos años ha liderado esta clasificación, tanto en consumo como en velocidad (13 minutos menos), al Mercedes este probador le ha tenido que "ayudar" en algunos tramos, para que sus resultados fueran mejores, mientras que el Scania los resultados los saca el solo sin ayudas, debido a la superioridad del control de crucero predictivo que hoy por hoy sigue siendo mejor el de la marca sueca, sin desmerecer a los alemanes, que ya desde hace años incorporan esta tecnología.